

Ai membri della Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento Europeo

REVISIONE del 1° Pacchetto Ferroviario: Proposta per una Direttiva che introduca uno Spazio ferroviario europeo unico VOTO 11 ottobre 2011 in Commissione Trasporti e Turismo del P.E.

Egregi Membri del Parlamento Europeo,

sono un/a ferroviere/ ed esprimo grande preoccupazione per l'imminente decisione che sarà adottata dalla Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento Europeo. L'11 ottobre 2011 voterete la cosiddetta revisione del 1° Pacchetto Ferroviario.

La bozza della Commissione, così come diversi emendamenti, avranno un impatto importante sulla futura occupazione nel settore ferroviario e sulle condizioni di lavoro.

Le nostre maggiori preoccupazioni, in quanto ferrovieri/e, risiedono nei seguenti punti:

- 1. Ulteriore frammentazione delle compagnie ferroviarie in merito ai servizi correlati**
- 2. Separazione totale tra il gestore delle infrastrutture dall'impresa ferroviaria appartenenti allo stesso gruppo**
- 3. Liberalizzazione del trasporto passeggeri nazionale**
- 4. Ingerenza nel diritto di sciopero degli Stati membri attraverso la legislazione europea**
- 5. Atti delegati dal P.E. alla Commissione T.T. su importanti materie ferroviarie**

1. Frammentazione dei servizi correlati: officine di manutenzione, centri smistamento, stazioni ecc.

La Commissione propone la piena separazione dei cosiddetti servizi ferroviari eserciti dagli operatori ferroviari nel caso in cui questi ultimi occupino una posizione dominante nel mercato interno ad un Paese membro dell'Unione. Questa proposta rappresenta un ulteriore passo verso la totale frammentazione e distruzione di un sistema ferroviario integrato. Questo è il primo passo verso la privatizzazione delle stazioni o delle officine di manutenzione, ecc.. Ciò avrà un impatto negativo, costi elevati ed impedirà alle imprese ferroviarie di investire in tali servizi. L'effetto sarà piuttosto quello di un decadimento dei servizi ferroviari.

Per noi, lavoratori delle ferrovie impiegati in tali servizi, si prevede un impatto altrettanto negativo: saranno messi a rischio infatti il nostro ruolo, la nostra stabilità e le nostre condizioni di lavoro. Prevediamo infatti perdita di lavoro ed aumento dell'intensità lavorativa, con conseguenti effetti sullo stress e sulla stabilità occupazionale. Non saremo più parte di un gruppo integrato, perdendo così opportunità di mobilità, sviluppo professionale e – come già affermato – stabilità occupazionale.

→ **Vi chiedo di votare contro queste proposte.**

2. Separazione totale tra gestione delle infrastrutture e l'impresa ferroviaria

Diversi emendamenti suggeriscono la separazione totale, in tutta Europa, tra gestore delle infrastrutture ed impresa ferroviaria appartenente ad un gruppo integrato o introducono la definizione di "indipendenza della gestione delle infrastrutture", che sostanzialmente produce gli stessi effetti. Una tale "separazione" non ha alcun senso se l'obiettivo è promuovere l'efficienza delle ferrovie, ed ha un impatto notevolmente negativo dal punto di vista sociale.

Non ci sono prove del fatto che la separazione migliori il funzionamento del sistema ferroviario in un paese. Essa, al contrario, accresce i costi amministrativi e, di conseguenza, rende il sistema ferroviario più costoso.

La separazione cancella tutti i benefici effetti della sinergia sul piano della sicurezza, dell'innovazione, del miglioramento della qualità infrastrutturale, degli investimenti, senza evidenti effetti positivi dal punto di vista dell'efficienza.

Inoltre, in merito agli effetti sociali, è messo a rischio il nostro ruolo di lavoratori ferroviari. La separazione incide sulla nostra stabilità occupazionale e le nostre condizioni di lavoro. Distrugge il mercato del lavoro interno, che consente mobilità interna all'interno di un gruppo integrato in ristrutturazione, evitando così la disoccupazione. Consente la mobilità di personale che – per ragioni di salute – non è più idoneo a svolgere determinate mansioni legate alla sicurezza (ad es. macchinisti, personale viaggiante ecc.) ad altri settori dell'azienda.

→ Vi chiedo di respingere tutti gli emendamenti, che direttamente o indirettamente introducono una separazione totale, in tutta Europa, tra il gestore delle infrastrutture e l'impresa ferroviaria appartenente ad un gruppo integrato

→ Vi chiedo di votare contro tutti gli emendamenti, che non fanno altro che rinviare tale decisione e chiedono alla Commissione Europea di formulare proposte legislative in una fase successiva.

3. Liberalizzazione dei servizi nazionali di passeggeri

I servizi nazionali ai passeggeri sono servizi pubblici di interesse collettivo. Il Trattato di Lisbona rafforza esplicitamente i servizi di interesse generale a livello nazionale, regionale e locale, fornendone una definizione ed indicando come organizzarli. Imporre l'apertura del mercato dei servizi ai passeggeri a tutti gli Stati membri si contrappone dunque al riconoscimento ottenuto da tali servizi all'interno del Trattato europeo. La liberalizzazione distrugge la struttura organizzativa dei servizi ai passeggeri caratteristica degli Stati membri.

Inoltre, la dottrina dell'accesso semplificato al mercato suggerita da diversi emendamenti, favorisce la tendenza scegliere le linee ferroviarie più redditizie e distrugge il sistema ferroviario integrato che prevede combinazioni di servizi regionali, locali, interurbani e di lunga distanza. Ciò non garantisce servizi migliori per gli utenti, e potrebbe ridurne ulteriormente l'attuale grado di efficienza degli stessi.

→ Vi chiedo di respingere tutti gli emendamenti, che introducono la liberalizzazione dei servizi interni ai passeggeri o che chiedono alla Commissione una proposta da formulare in una fase successiva.

4. Riferimento allo sciopero nell'allegato VII, punto 9

I termini e le condizioni per lo sciopero sono definiti a livello nazionale. Il livello europeo non ha competenze a riguardo, come è stabilito nell'art.153 del Trattato. La bozza di direttiva sull'introduzione di uno spazio ferroviario unico europeo rientra nella legislazione sul libero accesso al mercato. Non possiamo accettare in alcun modo che tale legislazione faccia riferimento allo sciopero, in qualsiasi forma.

Inoltre, il diritto di sciopero è un diritto fondamentale, garantito dalle convenzioni OIL e dalla Carta dei Diritti Fondamentali, art. 28, parte del Trattato europeo.

→ Vi chiedo di sostenere tutti gli emendamenti che cancellano i riferimenti allo sciopero nell'allegato VII della bozza di direttiva e di rigettare qualunque altro emendamento volto ad introdurre regole tramite la legislazione europea nel contesto del diritto fondamentale allo sciopero.

5. Atti delegati

La Commissione Europea propone un utilizzo eccessivo degli "atti delegati" al fine di modificare gli allegati della direttiva. In quanto lavoratore ferroviario e cittadino europeo, mi aspetto trasparenza e rispetto delle procedure democratiche al momento di adottare decisioni di tale importanza per il mio lavoro e per le mie condizioni lavorative. Mi aspetto dunque che i Membri del Parlamento Europeo si assumano le proprie responsabilità come legislatori.

→ Vi chiedo di respingere tutti gli atti delegati e di sostenere gli emendamenti che assicurano procedure legislative democratiche per la modifica degli allegati alla direttiva.

Vi chiedo inoltre di sostenere emendamenti che propongono di:

- Assicurare un finanziamento stabile e di lungo termine alla gestione delle infrastrutture, così come alla manutenzione e al loro sviluppo da parte dello Stato responsabile;
- Garantire il finanziamento pubblico della manutenzione infrastrutturale e dello sviluppo, contro fondi privati o PPP (private-public-partnership);
- Assicurare parità di trattamento del settore ferroviario con gli altri settori del trasporto per quanto riguarda l'internalizzazione dei costi esterni quando si tassa l'utilizzo delle infrastrutture;
- Assicurare il ruolo del regolatore ferroviario come "arbitro sulle discriminazioni nel libero accesso nell'ambito delle definizioni legislative" e rifiutare ogni proposta che assegni ad esso un ruolo politico (ad es. giudicare i piani di sviluppo infrastrutturale);

Noi, lavoratori ferroviari, siamo molto dediti al nostro lavoro e orgogliosi di appartenere a questo settore. Non annientate la nostra motivazione attraverso la demolizione costante del nostro settore che diventa, dunque, una mancanza di rispetto nei nostri confronti.

Distinti saluti